

Venturi

A 13 h, soleil et cabriolet
Pluie à 15 h, coupé instantané

PAR PIERRE LEMONNIER

Oser un cabriolet pour l'été, rien n'est plus romantique. Rêvons donc d'une ligne pure, sans ces arceaux qui cassent le profil quasi-nautique des décapotables étirées.

Attendez-vous cependant à ce qu'un rabat-joie insinue qu'entre chien et loup une capote est parfois à la merci d'un vandale. C'est vrai. Mais voilà sous vos yeux un cabriolet qui, ni de jour ni de nuit, ne craint plus ce genre d'agression.

Pas de capote vulnérable pour le cabriolet Venturi : en moins de cinq minutes, il passe de ciel ouvert à toit rigide. Ceci est une première mondiale (système exclusif Transcup).

Par petits matins, humez les parfums d'un bord de mer : c'est le cabriolet. Au retour, la brise légère est devenue froidure et bise piquante? Alors vive le coupé instantané.

Qu'un cabriolet soit toujours plus ou moins incertain sur routes scabreuses et par virages trompe-l'œil était jusqu'ici un regret lancinant. Ce n'est pas ce qu'ont éprouvé les journalistes et pilotes de Formule I : pour eux, la tenue de route du cabriolet Venturi n'a rien à envier à celle d'un coupé sportif. Il vire à plat, neutre, naturel, spontané. Son secret? Un châssis dont nous reparlerons bientôt.





Votre Venturi : une authentique pièce de collection

Une Venturi ne se choisit pas dans "une gamme usine" plus ou moins limitée. Votre Venturi sera créée spécialement pour vous. Nous allons voir qu'elle peut être certifiée unique. Comme le sont vos désirs.

La couleur de votre carrosserie

Aucune limite à votre créativité. Pour guider les coloristes de Venturi, vous pouvez déposer votre pochette préférée, un polo inconnu au bataillon des échantillons... Certains confient un cigare cubain à la cape basanée ou ambrée, d'autres un coulis de framboise signé Alain Chapel.
Dans tous les cas, votre vœu sera exaucé.

Le cuir

Sa peau s'étire même sur la visière du tableau de bord, contourne les instruments de mesure, pour s'harmoniser avec les bois d'essences rares.

Le même cuir, vous le retrouverez longeant les portières, épousant la totalité des deux sièges avec la précision du cousu main, calant parfaitement vos hanches et vos dorsaux.

Vous le surprenez encore gainant la poutre maîtresse où se repose le coude de votre passager.

Le cuir des Venturi est à choisir entre trois variétés : Connolly aristocratique et souple, buffle au "grip" puissant ou buffle d'eau plus civilisé (nubuck).
La carnation des peaux ? Un peu plus de cinquante teintes en liberté. Du jamais vu.

Les moquettes

La qualité est celle d'un hôtel 5 étoiles luxe. Si vous optez pour une couleur très claire ou très inédite, Venturi vous offrira un deuxième jeu afin que vous n'ayez jamais à protéger votre mise initiale par des tapis en caoutchouc d'un goût toujours très approximatif.

Les bois précieux

Ils sont traités, préparés en exclusivité par un maître-artisan.

Le regard critique n'hésite plus entre plastique et "façon bois". C'est le retour aux valeurs vraies, aux nuances infinies.

L'insertion (sans option) des bois rares apparaît dans une Venturi comme le rejet d'une idée trop longtemps reçue : "les voitures de charme ne sauraient être de vraies sportives".

Chez Venturi, il n'y a pas d'antinomie entre performances et sensualité. Non plus qu'entre l'œil qui voit loin devant lui (pilotage sportif) et l'œil qui caresse bois et cuir au feu rouge.

Si vous osiez...

Si vous osiez vouloir une Venturi dont la carrosserie serait à votre couleur - et à personne d'autre - et dont l'habitacle serait vraiment singulier par ses harmonies de contrastes ou de camaïeux, il vous serait délivré la promesse écrite que jamais ne serait reproduite une Venturi identique à la vôtre.

En d'autres mots, vous auriez une voiture plus qu'exceptionnelle. Une pièce de collection unique. En cas de revente à moyen et surtout à long terme, il est clair qu'il existe un lien entre rare et cher...

La face cachée...

Il ne manque pas de sportives allurées, dues à des stylistes qui sont à un projet ce qu'est un grand couturier à une jolie femme.

Mais sous la jupe d'une automobile, il devrait y avoir un vrai châssis. N'est-il pas clair qu'en Formule I, les victoires tiennent de moins en moins à la puissance des moteurs et de plus en plus au "talent" des châssis?

Le cabriolet Venturi n'est donc pas monocoque comme 98 % des voitures contemporaines : il prend son aplomb sur un châssis d'une inflexibilité jusqu'ici inégalée.

Son architecture exclusive réalise un duo inédit avec une suspension d'élite, d'autant plus performante qu'elle n'a aucune torsion, aucune flexion à compenser.

A partir de cette infrastructure, ce duo est devenu trio par accordance aux prodigieux Michelin MXX (photo ci-dessous).

Le résultat est, d'une part, une motricité que la presse unanime cite en exemple : une Venturi "ne cire pas" en accélération. Et que, d'autre part, entrées et sorties de virages serrés s'exécutent avec une facilité jusqu'ici difficilement imaginables.



Conçus pour rouler à plus de 300 km/h, les Michelin MXX (type ZR) contribuent à la pureté des trajectoires.

L'évasion à ciel ouvert

Un cabriolet deux places n'est pas break de chasse; donc pas question de faire le tour des antiquaires et de finir par emporter l'élue, une commode Louis XVI, par exemple. En revanche, le cabriolet Venturi est né pour le plaisir; celui des golfeurs, des fugueurs pour un week-end; celui des découvreurs de sites lointains et de haltes sereines.

C'est pourquoi, cheveux au vent version cabriolet, ou Mozart en coupé insonorisé, vous disposerez de deux coffres : l'un à l'avant et l'autre à l'arrière. A chaque relais, vous pourrez suspendre robes des champs et des villes, costumes informels ou tenues de soirées.

Aucun de vos bagages ne sera visible de l'extérieur. A cette prévention s'ajoute, sans option, un système d'alarme.

Un aperçu des bagages logeables dans le cabriolet. En vérité, elle reçoit volontiers un supplément appréciable.

Les quatre états du toit...

Les quatre variantes en moins de trois minutes.
Les deux toits conjoints.
Protection courtoise du passager par dépose d'un demi-toit.
L'arceau est là et la lunette arrière aussi.







MOTEUR

Architecture

Nombre de cylindres	6
Position	Centrale longitudinale
Bloc et culasses	Alliage d'aluminium
Vilebrequin	Acier 42CD4 forgé à 4 paliers et 6 manetons décalés de 30°
Allumage	Régulier tous les 120°
Arbre à cames	2 en tête, entraînés par chaîne
Soupapes	2 en V par cylindre
Cylindrée	2458 cm³
Course	63 mm
Alésage	91 mm
Rapport volumétrique	8 : 1

Allumage injection

Allumage et injection	Par calculateur électronique Bendix
	Coupure d'injection en décélération
	Détecteur de cliquetis
Ordre d'allumage	1 - 6 - 3 - 5 - 2 - 4

Suralimentation

Turbo	Garett T3
Pression	0,85 bar
Échangeur	Air-air dans le becquet arrière
Refroidissement	Par eau des paliers du turbocompresseur

Refroidissement

Refroidissement	Liquide
Radiateur air-eau à l'avant avec deux motoventilateurs électriques à deux vitesses	
Ouverture du thermostat	86° C

Graissage

Circuit classique avec filtre et pompe à engrenages entraînée par chaîne.

Graissage turbo sous pression par circuit moteur

Électricité

Batterie	12 V, 255 A - 60 Ah
Alternateur	12 V, 105 A - 1 260 W

Performances

Puissance maxi	147 kW ISO (200 ch DIN)
Régime de puissance maxi	5 750 tr/min.
Couple maxi	285 Nm ISO (29,56 mkg DIN)
Régime de couple maxi	2500 tr/min
Régime maxi	6100 tr/min
Puissance au litre	81,37 ch DIN
Couple au litre	12,03 mkg DIN
Rapport poids-puissance	6,4 kg/ch

TRANSMISSION

Boîte de vitesses	UN1 - 5 rapports synchronisés et marche arrière				
Embrayage monodisque à sec	Ø 228,6 mm - Commande hydraulique				
	Roues arrières motrices				
Rapport de pont	3,889				
Démultiplication finale	1/13.08	2/8.00	3/5.37	4/3.75	5/2.94

Venturi, c'est encore mieux avec antar

CHASSIS CARROSSERIE

Cabriolet transformable à pavillon rigide intégré - 2 portes - 2 places

Châssis	Poutre avec caissons avant et arrière en tôle acier. Traitement anti-corrosion par cataphorèse et protection anti-gravillons	
Carrosserie	Matériaux composites	
Arceau	2 demi-toits amovibles avec arceau mobile à mouvement électrique	
Suspension arrière	Essieu 5 barres - • 1 bras supérieur avec 1 tirant • 2 barres parallèles inférieures réglables avec 1 tirant réglable • Combiné ressort-amortisseur et barre anti-roulis	
Suspension avant	• 2 triangles superposés • Combiné ressort-amortisseur et barre anti-roulis	
Direction	A crémaillère à assistance hydraulique dégressive avec la vitesse	
Diamètre de braquage	10 m (entre murs)	
Tours de volant	2,8	
Roues	Spéciales en alliage léger haute résistance	
	AV : 7,5 × 16	AR : 9 × 16
Pneumatiques	Michelin MXX	AV : 205-55 ZR 16 / AR : 245-45 ZR 16
Freinage	Double circuit avec assistance Disques ventilés AV et AR - Ø 280 mm - Ép. : 22 mm	

CAPACITÉS

Réservoir de carburant	80 l	
Circuit de refroidissement	14 l	
Circuit de lubrification	Moteur : 7,5 l	Boîte de vitesse : 3 l
Coffre à bagages	150 dm³	

FACTEURS DE PERFORMANCES

Cx	0,31
Surface frontale	1,60 m²
Scx	0,496

PERFORMANCES

Vitesse maximale	245 km/h (sur circuit)		
Accélérations	400 m D.A. : 14,6 s	0 à 100 km/h : 6,9 s	
	1000 m D.A. : 26,8 s.		
Freinage	De 130 km/h à 0		
	Distance : 65 m	Temps : 4 s	
	Décélération moy. : 0,93 g	Décélération max : 1,07 g	
Consommations normalisées	90 km/h : 6,5 l	120 km/h : 9,1 l	Ville : 13,2 l
Puissance fiscale	12 CV		

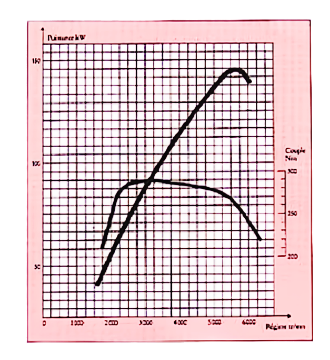
ÉQUIPEMENT STANDARD

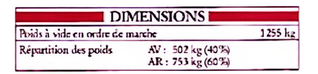
Sellerie	Cuir
Climatisation	Air conditionné
Sièges	Réglage tridimensionnel électrique
Rétroviseurs	2 extérieurs dégivrants avec réglage électrique
Portes	Verrouillage central commandé à distance
Glaces latérales	A commandes électriques
Vitres	Teintées bronze
Peinture	Vernie
Sécurité	Alarme
Sonorisation	2 x 20 W

Disponible en version conduite à droite pour les pays concernés.



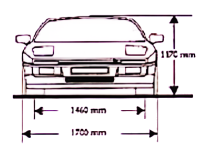


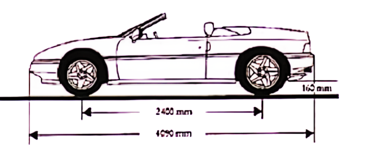




DIMENSIONS

Poids à vide en ordre de marche	1255 kg
Répartition des poids	AV : 502 kg (40 %) AR : 753 kg (60 %)







La ligne du cabriolet Venturi n'a pas été crayonnée ou dessinée.
Elle a été sculptée par un designer : Gérard Godfroy.
Un beau coup de crayon peut étirer des tracés séduisants ;
mais seule la main qui modèle peut faire naître une concrétude sensuelle.
Si, d'aventure, vous caressiez votre Venturi avec une peau de chamois,
vos doigts seraient comme ceux du sculpteur : expérience impressionnante !